



LA ROUTE COMME BOUÉE DE SAUVETAGE D'UN RHIN À L'ÉTIAGE

AGEFI - 21.08.2026

« SEULE UNE MULTIMODALITÉ QUI REFLÈTE LE MONDE RÉEL CONSTITUE UNE SOLUTION VIABLE POUR NOTRE APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE, Y COMPRIS DÉCARBONÉ .»

Le regard attentivement tourné vers les eaux étroites d'Ormuz ou de Bab-el-Mandeb, le citoyen suisse ne se rend sûrement pas compte de ce qui est en train de se jouer le long d'une voie navigable pourtant bien plus proche.

Le Rhin est un moteur économique de notre pays et un axe majeur pour notre approvisionnement, que ce soit en matière énergétique ou pour notre dose quotidienne de caféine. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 12% de nos importations passent par le Rhin, y compris un cinquième de nos importations d'hydrocarbures. En plus de nous amener ce dont nous avons besoin, les ports rhénans jouent un rôle crucial dans notre souveraineté énergétique en stockant une partie de nos « réserves stratégiques », dont on s'est rappelé l'importance ces derniers mois.

La sécheresse actuelle sur le Rhin conduit à une forte augmentation des coûts du fret fluvial. Bien que le trajet reste logistiquement faisable, les barges ne peuvent transporter qu'une capacité limitée. Ce serait une gageure de penser que cette situation ne se répétera pas et il appartient à la Commission centrale de la navigation sur le Rhin, que la Suisse préside actuellement, de s'intéresser à la manière de renforcer la résilience de cet axe majeur face aux situations de sécheresse.

À l'heure de parler « d'interfaces » de mobilité, les ports rhénans connectent donc transport fluvial, routier et ferroviaire. On oublie souvent que seule une multimodalité qui reflète le monde réel et pas des chimères idéologiques constitue une solution viable pour notre approvisionnement énergétique, y compris décarboné.

Un exemple : le transport fluvial par le Rhin nous amène également les éoliennes produisant de l'énergie renouvelable et c'est, lors de périodes d'étiage, par la route que de telles cargaisons sont transportées. C'est donc avec une légère ironie que l'on observe ces gigantesques éoliennes terminer leur trajet sur ces mêmes routes que d'aucuns considèrent comme un ennemi de la décarbonation.

On se réjouit que la route mais aussi le rail prennent en toute complémentarité le relais de la navigation fluviale. Malheureusement, le corridor ferroviaire rhénan est régulièrement saturé et souffre d'un sous-investissement chronique qui n'est pas sans rappeler les défis que nous connaissons le long de l'arc lémanique.

Loin des desideratas visant à nous soigner de notre « routite », cette grave inflammation dont nous souffrons, notre approvisionnement devrait pouvoir se faire de manière pragmatique, en pensant en variantes et pas en idéologies.

Rappelons encore que les coûts de l'énergie se répercutent d'office sur les entreprises et les consommateurs, affectant notre compétitivité. Utiliser la route comme bouée de sauvetage lorsque le Rhin devient hors de prix et que le rail peine à compenser, c'est ce que permet une approche de la multimodalité pragmatique et orientée sur les besoins de l'économie.

Espérons que nos décideurs s'en souviendront au moment d'opposer un moyen de transport à un autre en des temps de sécheresse et de géopolitique brumeuse.